

karták szabdalni. Lásd pl.: a lengyelországi hadjárat alatt.

- ²¹ Annyit még érdemes megjegyezni a francia tüzérségről, hogy a számok nem teljesen egyértelműek. Itt is különböző adatok vannak, s nem lehet tudni azt sem, hogy a légvédelmi tüzérség eszközeit beleszámították-e ezekbe vagy sem.
- ²² Természetesen itt is jelentős különbségek voltak az egyes hadseregek, illetve a különböző rendeltetésű tüzéralakulatok között.
- ²³ ENZSÖL GYULA: *A páncélelhárítás*. Budapest, 1981, Zrínyi Katonai Kiadó. 25.
- ²⁴ Uo.
- ²⁵ A Waffen-SS-t 1940-ben hozták létre. S. HART R. HART: *A Waffen-SS fegyverei és harceljárásai*. Debrecen, 1999, Hajja&Fiai Könyvkiadó. 7.
- ²⁶ *A második világháború története 1939–1945 (12. kötetben)*. 2. kötet. Budapest, 1976, Zrínyi Katonai Kiadó. 488.
- ²⁷ *German Attack on Poland Szeptember 1939*. <http://www.s-studio.net/polaarhist/sept39.html>
- ²⁸ *A második világháború története 1939–1945 (12. kötetben)*. 2. kötet. Budapest, 1976, Zrínyi Katonai Kiadó. 488.
- ²⁹ TÓTH LÓRÁND: *Ejtőernyős deszant*. [é. n.], Zrínyi Katonai Kiadó. 20.
- ³⁰ *German Attack on Poland Szeptember 1939*. <http://www.s-studio.net/polaarhist/sept39.html>
- ³¹ *German Attack on Poland Szeptember 1939*. <http://www.s-studio.net/polaarhist/sept39.html> szerint 102 darab; BAKER, DAVID: *Adolf Galland a Luftwaffe leghíresebb vadászpilótája*. Debrecen, 1997, Hajja&Fiai Könyvkiadó. 80. szerint 216 db-ot.
- ³² TOKODY GYULA – NIEDERHAUSER ÉMIL: *Németország története*. Budapest, 1983, Akadémiai Kiadó. 318.
- ³³ *A második világháború története 1939–1945 (12. kötetben)*. 2. kötet. Budapest, 1976, Zrínyi Katonai Kiadó. 490.

VERES ÁRPÁD

A tengeri stratégia megváltozása a II. világháború alatt

Csatahajók kontra repülőgépek-hordozók



Csatahajók és repülőgépek a XX. század elején

A csatahajók a haditengerészetek legnagyobb és legerősebb egységei voltak a XX. század első felében, és az adott ország erejét, gazdagságát és egyben presztízsét voltak hivatottak szimbolizálni. A XIX. század végétől jelentős fejlődésen mentek keresztül a csatahajók: megjelentek a forgó lövegtornyok, nőtt az ágyúk mérete, és a hajók páncélzata is egyre erősebb lett. Ez volt az oka annak, hogy jelentősen megnőtt a hajók mérete, mivel – hogy továbbra is biztosítsák a megfelelő sebességet – egyre nagyobb teljesítményű és méretű gépekre volt szükség. Természetesen ezzel együtt a hajók vízkiszorítása is nagyobb lett.

A második világháború emlékezete

A csatahajók fejlődésének történetében fontos dátum az 1906-os év, ugyanis Angliában ekkor bocsátották vízre az első új típusú csatahajót, a Dreadnoughtot¹, mely korának legnagyobb és legmodernebb hadihajója volt. Vízkiszorítása meghaladta a 20 000 bruttóregisztertonnát. Ebben a típusban a nagy teljesítményű gőzturbinától az elektromosan irányított lövegtornyokig felhasználtak minden modern műszaki megoldást.² A dreadnought megjelenésével az összes csatahajó egy csapásra elavulttá vált.³ A csatahajók fejlesztése ezzel nem ért véget, és ugyancsak Angliában, 1908-tól építeni kezdték a már 30 000 tonnánál nagyobb vízkiszorítású csatahajókat, mint például az Iron Duke-ot.⁴

A XIX. század vége óta lezajlott fejlődésből egyértelműen le lehetett vonni a tanulságot, miszerint a csatahajók jövője az egyre nagyobb méretekben és az egyre nagyobb lövegekben rejlik. Sokan azonban megkérdőjelezték ezeknek a változásoknak a hasznosságát, és feltették a kérdést, hogy valójában milyen értékűek lehetnek ezek az „úszó ágyútalpak” a jövő háborúiban. A kérdések ellenére folytatódott a csatahajók fejlődése az I. világháború alatt és a két háború között. A fejlődésük csúcspontját a II. világháború alatt érték el, a japán Yamato⁵ képében, amelyik a világ legnagyobb és legerősebb csatahajója volt, amit mind a mai napig nem szárnyaltak túl.

A csatahajók fejlődésével párhuzamosan zajlott egy másik fegyvernem fejlődése, a repülőgépeké. Végso soron a repülőgép hadászati történő alkalmazása tette feleslegessé a csatahajókat. Az I. világháború előtti elgondolás szerint egy háborúban a repülőgépeket, mint felderítő és célmegfigyelő egységeket vetik be, és mint ilyen a nyílt tengeren, a szárazföldtől távol is alkalmazni kellene. Eppen ezért komoly kísérleteket végeztek a hajókról történő fel- és leszállásra, és Amerikában, 1911-ben végrehajtották az első ilyen landolást, a Pennsylvania cirkáló átalakított fedélzetére.

A repülőgépek és a repülőgép-hordozók alkalmazásának hasznossága bebizonyosodott az I. világháborúban, ugyanis 1916-ban a jütlandi csata előtt az angol Engadine hordozóról felszálló repülőgép sikeresen felderítette a felvonuló német flottát, és csupán a rádiótechnika hiánya miatt nem tudta értesíteni a brit Királyi Haditengerészet egységeit.⁶

Az I. világháború után Angliában és Egyesült Államokban megkezdtek az első repülőgép-hordozók hadrendbe állítását oly módon, hogy a még építés alatt levő cirkálókat és csatahajókat átalakították, és repülőfedélzettel látták el. Ezzel párhuzamosan megkezdődött a repülőgép-hordozóknak szánt hajók tervezése és építése is.

A két világháború között

Az I. világháború alatt és után komolyan foglalkoztatta a haditengerészeti szakértőket a hadihajók repülőgépekkel történő bombázásának lehetősége. Az önálló katonai légi erő gondolatát az amerikai William Mitchell⁷ tábornok hangsúlyozta a leginkább, és egyben szorgalmazta a repülőgépek hajók elleni bevetését is. Az első ilyen kísérletre 1921. július 21-én került sor, amikor a németektől zsákmányolt Ostfriesland nevű dreadnoughtot repülőgépekkel támadták, és 19 találatnál két nap alatt elsüllyesztették.⁸ Ez bebizonyította, hogy a repülőgépek fölényben vannak a csatahajókkal szemben,⁹ és az ilyen formájú hadviselés sokkal gazdaságosabb, mint a hajó-hajó elleni tűzpárbaj, mivel a csatahajók fenntartása és az elszennvedett károk javítása sokkal költségesebb, mint a repülőgépek fenntartása. Emellett pedig a repülőgépekre sokkal kisebb veszélyt jelentenek a csatahajók, mivel azokon csak kor-

látozott számú légvédelmi üteget lehet alkalmazni védekezésül. Természetesen a csatahajók alkalmazását az is korlátozta, hogy csak megfelelő méretű és felszereltségű kikötőkben és dokkokban lehet azokat javítani, és ez igazán komoly hátrányt jelent számukra. Ez a megállapítás természetesen a repülőgép-hordozókra is igaz. Az 1921-es, Washingtonban megkötött flottaegyezmény¹⁰ meghatározta, hogy melyik állam mekkora repülőgép-anyahajóflottát tarthat fenn. Ez alapján az Egyesült Államok és Anglia 135 000, Japán 81 000, Franciaország és Olaszország 61 000 tonnányi hordozóval rendelkezhet, valamint meghatározták a leendő hordozók méretét is, miszerint egyetlen egység sem haladhatja meg a 29 000 tonnát.

A tengeri nagyhatalmak közül a britek úgy gondolták, hogy a kis számú repülőgépet (kb. 30 darab) befogadó hajók építése a legmegfelelőbb, és ezeket az egységeket – természetesen hadihajó-kísérettel – külön-külön alkalmazták. Az amerikai hajóépítési gyakorlattól eltérően az angolok jelentős páncélzattal látták el hordozóikat.¹¹ Ez abból a megfontolásból történt így, hogy az Admirális az anyahajókat szorosan a csatasorba rendezve – vagyis a csatahajókkal együtt, mint elsővonalbeli csapásmérő egységeket – kívánta alkalmazni.¹² 1921-ben már rendelkezett a Home Fleet¹³ hordozókkal,¹⁴ és 1939-ig számos anyahajót állítottak hadrendbe, például a HMS Argus, HMS Eagle, HMS Hermes, HMS Furious, HMS Courageous, HMS Glorious, HMS Ark Royal. Viszont a II. világháború kitörésekor csupán az Ark Royal számított modernnek, a többi elavult volt. Külön meg kell említeni, hogy a brit anyahajókon szolgáló repülőgépek is elavultnak számítottak 1939-ben, de ez nem jelentett nagy hátrányt, hiszen nem volt a briteknek légi ellenfelük az Atlanti-hadszíntéren, mivel a tengelyhatalmak nem rendelkeztek hordozókkal.

Az Egyesült Államok nagyobb, 60 repülőgép befogadására alkalmas hordozók építése mellett tört lándzsát, melyek jelentős eltérést mutattak a brit példától abban, hogy gyengébb volt a páncélzatuk, illetve, hogy azokon kifejezetten repülőgép-hordozókra tervezett repülőgépeket alkalmaztak. Ugyanakkor a US Navy merészebb taktikát alkalmazott, mivel hordozói önálló bevetésekre is fel voltak készülve,¹⁵ de ennek ellenére az anyahajókra mint kiegészítő egységekre tekintettek, amelyek az ütközetekben másodrendű feladatokat látnak el.¹⁶ Ez azonban nem jelentette azt, hogy a hordozók építését ne szorgalmazta volna az amerikai haditengerészet, és így 1941-re számos anyahajóval rendelkezett, pl. USS Lexington, USS Enterprise, USS Hornet, USS Yorktown.¹⁷

Japán volt az a hatalom, amelyik a két világháború között komoly lépéseket tett egy nagy repülőgép-hordozó flotta létrehozására,¹⁸ s így 1923-ra már három hordozóval rendelkezett.¹⁹ Ezt követően megkezdődött az anyahajók tervezése és építése, így 1933-ban vízrebocsáthatták a Ryujót, 1936-ban a Hiryut, 1937-ben a Soryut. Az angolszász hatalmakkal szemben a japán anyahajókat nem külön-külön alkalmazták, hanem egyetlen csapásmérő egységbe vonták össze azokat. Ez volt a japán hivatalos stratégia 1938-tól kezdve. Ezzel elérték, hogy a szárazföldtől távol is önálló, komoly légi hadműveleteket tudtak végrehajtani. Az 1920-as és 30-as flottaegyezmények²⁰ korlátozását figyelembe sem véve – miszerint a tengeri hatalmak nem építhetnek hat éven belül csatahajót, a repülőgép-anyahajók gyártását pedig megtiltották – a japánok megépítettek négy vízirepülőgép-hordozót, mivel azokra nem vonatkozott a washingtoni szerződés, és ezeket az egységeket később könnyűhordozókká alakították át.²¹ Japán rendelkezett 1941-ben a világ legnagyobb hordozóarszenáljával: négy könnyű- és hat nehéz hordozóval, pl. Akagi, Kaga, Ryujó, Soryu, Hiryu, Zuikaku, Shokaku. Itt kell említést tenni a német és olasz haditengerészetről is. Ez a két ország ugyanis nem tartotta fontosnak a hordozókat, ezért a fejlesztések más irányba haladtak. Németországban gyors,

kereskedelmi portyákra alkalmas hadihajókat építettek.²² Olaszországban ez a kezdeményezés teljesen hiányzott. Ezekben az országokban nem alkalmaztak repülőgép-hordozókat. Igaz Németország elkezdte építeni a Graf Zeppelint²³, és születtek tervek egy másik hordozó megépítésére is, illetve 1942-ben elkezdték átalakítani a Seydlitz nehézcirkálót, de végül ezek sohasem készültek el.²⁴ Az 1921-es washingtoni flottaegyezményt aláíró nagyhatalmak közül egyedül Olaszország nem épített repülőgép-hordozót. Ez azzal magyarázható, hogy mivel a Földközi-tengeren akart hegemoniát kiépíteni, nem volt szüksége ilyen egységekre, mert a Dél-Olaszországban, Szicíliában és Észak-Afrikában kiépített repülőterekről ellenőrizni tudta a Közép- és Kelet-Mediterráneumot.

Mindezek ellenére a II. világháború kitörése előtt senki sem tudta megjósolni, hogy a repülőgép-anyahajók pontosan hogyan fognak szerepelni.²⁵ A háború folyamán azonban minden kétséget kizáróan bebizonyosodott, hogy a légierő fölényben van a csatahajókkal szemben. Ezt számos példával alá lehet támasztani.

A II. világháború

Kronológiailag az első jelentős, nyílt tengeren, csatahajó ellen végrehajtott légitámadásra 1941 márciusában, Görögország legdélibb pontjánál, a Matapan-foknál került sor. 1941-re ugyanis a Földközi-tengeren döntést akart kicsikarni mind Anglia, mind Olaszország. Az olasz flotta – élén a legnagyobb csatahajójával, a Vittorio Venetovel – azt a feladatot kapta, hogy semmisítsen meg minden Görögországba tartó konvojt. A brit flotta felderítése viszont ráakadt az olasz csapásmérő erőkre, amelyeket nem védett a Regia Aeronautica (olasz légierő), és március 28-án, a HMS Formidable anyahajóról felszálló repülőgépek támadást indítottak az olasz hajók ellen. A Vittorio Venetot torpedótámadás érte, és több olasz hadihajó is elsüllyedt.²⁶ Az olasz zászlóshajó alig tudott hazai kikötőbe befutni, olyan súlyos

A BRIT KIRÁLYI HADITENGERÉSZET
EGYIK LEGFONTOSABB REPÜLŐGÉP-
HORDOZÓN BEVETETT
TÁMADÓGÉPE A SWORDFISH
TORPDÓVETŐ





A KISSÉ IDEJÉTMÚLT BRIT SWORDFISH-GÉPEKNEK KULCSSZEREPEK VOLT A KÉPEN LÁTHATÓ BISMARCK CSATAHAJÓ ELSÜLLYESZTÉSÉBEN

károkat szenvedett el, és kilenc hónapra ki kellett vonni az aktív szolgálatból. Ez a csata volt a háború addigi legnagyobb tengeri ütközete, amely alapjaiban rengette meg az olasz haditengerészetet. Végül a Vittorio Venetot megjavították, ám hamar utolérte a vég, ugyanis 1941 decemberében egy brit tengeralattjáró elsüllyesztette. Az olasz flotta 1941 végére már csak árnyéka volt önmagának, és a háború menetében nem játszott további jelentős szerepet.

A következő, és talán leghíresebb eset a Bismarck elsüllyesztése. A Bismarck volt a német haditengerészet, a Kriegsmarine zászlóshajója. Az Atlanti-óceánon végrehajtandó kereskedelmi portyákra tervezték. Első és egyben utolsó útjára 1941. április 18-án futott ki Gotenhafen kikötőjéből a Prinz Eugen nehézcirkálóval.

Az angolok joggal tartottak a német hajótól, és mindent megtettek, hogy megakadályozzák az óceánra való kijutását. Május 24-én a németek harci érintkezésbe kerültek a HMS Hood csatacirkálóval és a HMS Prince of Wales brit csatahajóval. Az ütközetben az angolok maradtak alul, mivel a HMS Hood elsüllyedt. A brit Admirális ezután kíméletlen hajszát indított a Bismarck ellen, és több hajórajt a felkutatására vezényelt. A hosszú és fordulatokban gazdag üldözésnek a HMS Ark Royal fedélzetéről 27-én felszálló Swordfish típusú torpedóvető repülőgép-kötelék vetett véget. A támadás során egy torpedó a német hajó kormány szerkezetét megrongálva irányíthatatlanná tette azt. A magatehetetlen Bismarckot végül a beérkező brit hadihajók küldték hullámsírba, alig 400 mérföldre a menedéket nyújtó francia partoktól.²⁷

A Kriegsmarine a Bismarck elvesztése után még óvatosabb lett, már ami a felszíni hadihajók bevetését illeti. A Graf Zeppelin építését ugyan sürgette az OKM,²⁸ de a háborús helyzet miatt más hadiipari ágazatok élveztek előnyt, ezért a hajó építése mind jobban akadozott, majd 1943-ban végleg leállt.

A brit haditengerészet is komoly veszteségeket szenvedett el az ellenséges légierőtől. 1941. május 20-án kezdetét vette a Merkur-hadművelet, vagyis Kréta német megszállása. Mivel a brit haditengerészet számos egysége a térségben tartózkodott – azzal a céllal, hogy megakadályozza a német és olasz erők tengeri átkelését a szigetre –, komoly összecsapásokra lehetett számítani a Home Fleet és a tengelyhatalmak légierije között. A brit flotta két csatahajót – a HMS Valiant-t és a HMS Warspite-ot –, a Formidable repülőgép-hordozót, valamint számos cirkálót és rombolót vonultatott fel a sziget védelmére.²⁹

Május 20-án olasz bombázók megsemmisítették a HMS Juno rombolót. 21-én a Luftwaffe Junkers Ju-87-es Stuka zuhanóbombázói megrongálták a HMS Nairad, HMS

Carlisle és HMS Perth cirkálókat, valamint a HMS Warspite csatahajót, és elsüllyesztették a HMS Greyhound rombolót, valamint a HMS Gloucester és HMS Fiji cirkálókat. A veszteségek pótlására, és a sziget védelmének megerősítésére 22-én hat rombolót vezényelt át az Admirális Máltáról, de ezek sem bírták teljesen biztosítani Krétát. 24-ére a szárazföldön lényegében eldőlt a harc a tengelyhatalmak javára, és megkezdődött az angol csapatok teljes kiszorítása a szigetről. Ugyanezen a napon a német légierő újabb angol torpedórombolókat süllyesztett el, majd 25-én a HMS Formidable hordozót is megrongálták.³⁰

A Krétánál elszenvedett angol hajóvesztések a hadjárat végére igen jelentősek voltak, mivel a földközi-tengeri flotta fele elsüllyedt, vagy megrongálódott. Ennek ellenére a szigetről az angol flotta május 27. és 31. között közel 16000 katonát mentett ki. Ugyanakkor a térségben állomásozó brit flottát nem győzte le a német légierő, és továbbra is akadályozni tudta az Észak-Afrikában harcoló tengelycsapatok tengeri utánpótlási vonalait,³¹ mivel a térségben nem volt elegendő és megfelelő a német–olasz légifedezet, a kikötőket védő földi légvédelem pedig önmagában kevésnek bizonyult.

A briteknek azonban nemcsak a német és olasz ellenfeleikkel kellett szembenézni, hanem a japánokkal is a Távol-Keleten. 1941 őszére egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy Japán hamarosan be fog lépni a háborúba, mégpedig a tengelyhatalmak oldalán. Churchill, mivel komolyan aggódott a Csendes-óceán térségében levő brit támaszpontok és érdekeltségek sorsáért, egy erős hadihajókból álló köteléket akart a Távol-Keletre küldeni, elrettentés céljából. Mivel azonban ekkor javában zajlott az atlanti csata, az Admirális nem tudott nagy erőket nélkülözni, így csupán a HMS Prince of Wales és a HMS Repulse csatahajókat tudta erősítésül küldeni.

Az ún. „Z-csoport” 1941. december 1-jén futott be Szingapúr kikötőjébe, négy torpedórombolóval megerősítve, azzal a szándékkal, hogy elrettentse a japánokat egy esetleges Malájföld elleni támadástól. A császári haditengerészet tisztában volt a brit csatahajók jelentette fenyegetéssel, és már ekkor eldöntött kérdés volt az angol hajók megsemmisítése. December 9-én a „Z-csoport” elindult Malájföld irányába, ám légifedezettel nem rendelkezett, mivel a brit légitámaszpontokat ekkorra már elfoglalták a japán csapatok, illetve a kötelék kísérésére kiszemelt repülőgép-hordozó, az Indomitable időközben zátonyra futott és megsérült Jamaica partjainál. December 10-én a két hajó belefutott a japán I. haditengerészeti légiflotta gépeibe. A torpedóvető és zuhanóbombázó gépek előbb sikeres találatokkal megbénították a brit csatahajókat, majd megadták nekik a kegyelemdőfést. Az alig két órán át tartó ütközetben a brit haditengerészet távol-keleti flottája lényegében megsemmisült.

Végül a nyílt tengeren elsüllyesztett csatahajók közül szólni kell a japán flotta zászlóshajójáról, a Yamatoról. A Yamato volt a világon valaha megépült legnagyobb csatahajó.³² A japán vezérkar annak ellenére állította hadrendbe – testvérhajójával, a Musashival együtt –, hogy tisztában volt a légierő hajók feletti fölényével. A Yamato lényegében, a német Tirpitz-hez hasonlóan, haszontalan óriásnak bizonyult, ugyanis mindössze egyetlenegyszer sütötte el ágyúit. Ugyanakkor többször kényszerült javításra, mivel számos alkalommal megtorpedózták amerikai tengeralattjárók, és nem sokon múlt, hogy majdnem el is süllyesztették. A Yamato végül 1944 áprilisában semmisült meg, útban Okinawa felé. Miután az amerikai felderítőgépek ráakadtak a japán hajóra, április 7-én hatalmas légierőt vetettek be ellene. Az erős légvédelmi tűz ellenére a bombázó és torpedóvető repülőgépek számos találatot értek el, aminek következtében romlott a hajó manőverező képessége, és komoly károk keletkeztek a fegyverrendszerében is. Végül a két órán át tartó harcban a Yamato több bomba-, és

torpedótalálat után elsüllyedt.³³ A Yamato példája is ékesen bizonyította, hogy a születendő modern tengeri hadviselésben meg fog változni a csatahajók szerepköre.

A fenti példák mellett, külön kategóriába sorolva, de mindenképpen említést kell tenni a repülőgépek kikötők ellen végrehajtott támadásairól is. Igaz, ezeket a támadásokat nem mindig hordozókról indították, de ezek is alátámasztják a repülőgépek stratégiai fölényéről írottakat.

Az olaszországi Taranto kikötője elleni légitámadás volt az első ilyen komoly bevetés. 1940. november 12-éről 13-ára virradó éjjel a HMS Illustrious anyahajóról felszálló Swordfish típusú repülőgépek sikeresen támadták a kikötőben horgonyzó hat olasz csatahajót.³⁴ A támadás során a Cavour teljesen megsemmisült, a Littorio és Dulio csatahajók pedig olyan komoly sérüléseket szereztek, hogy javításuk 1941 késő tavaszáig tartott.

A támadásnak köszönhetően az olasz flotta – mivel elvesztette csatahajóinak felét – került a nyílt összecsapást az angol haditengerészettel, másrészt viszont a Földközi-tenger felett erősebb lett a Luftwaffe tevékenysége, és 1941 januárjában nem sokon múlt, hogy az Illustrioust elsüllyesszék a német légierő Stuka zuhanóbombázói.

A Taranto elleni támadás mintegy előzménye volt egy másik, nagy veszteségeket okozó hadműveletnek, a japánok Pearl Harbor elleni támadásának, ahol a császári haditengerészet a Tarantonál bevált taktikát alkalmazta 1941. december 7-én.³⁵ Mivel Pearl Harbor stratégiai jelentőségű helyen feküdt, ezért a japán flotta kiemelt figyelmet szentelt a szigetnek. Ráadásul 1940 áprilisától itt horgonyzott az amerikai csendes-óceáni flotta is. A japánok támadást indítottak a sziget ellen abban a reményben, hogy az ott állomásozó amerikai tengeri erőket meg tudják semmisíteni. Ezért a japán flotta jelentős részét bevetették: hat repülőgép-hordozót, két csatahajót, két nehézcirkálót és számos más kísérőhajót. A hordozók fedélzetén 360 repülőgép állomásozott.

A december 7-én meginduló támadásban mind bombázó, mind torpedóvető repülőgépek részt vettek, természetesen megfelelő vadász kíséret mellett. A támadások során bombatalálatot kapott és felrobbant a USS Arizona. A USS Oklahoma torpedótalálat miatt megfeneklett, a USS West Virginia elsüllyedt, a USS Maryland könnyebb sérüléseket szenvedett, a USS Nevadát könnyebb sérülések érték, de működőképes maradt, és elmenekült a kikötőből. A USS California torpedótalálat következtében megdőlt és működésképtelenné vált, a USS Utah torpedótalálat miatt felborult, a USS Tennessee pedig könnyebben sérült.³⁶ Az amerikai csatahajókon kívül számos cirkáló és egyéb hajó elsüllyedt vagy megrongálódott.³⁷ A támadásnak viszont volt az amerikaiakra nézve fejlesztő hatása is. Mivel az amerikai csatahajók zöme használhatatlanná vált, és az új parancsnok, Chester Nimitz nem akarta a megmaradtakat veszélynek kitenni,³⁸ így a US Navy kénytelen volt az anyahajóira támaszkodva hadműveleteket kezdeményezni Japán ellen, és az elért sikereknek köszönhetően az Egyesült Államok változtatott a tengeri stratégiáján, minek következtében a csatahajói másodrendű harci eszközökké váltak.

A következő esetben a repülőgépek a szárazföldről indultak, de megpecsételték a Kriegsmarine sorsát. A Bismarck testvérhajójának, a Tirpitznek szintén hasonló feladatokat szántak, mint elődjének, ám annak tragikus sorsa miatt 1941 novemberéig nem vett részt hadműveletben, és norvég bázisán vesztegelt. Ezt követően viszont az Északi-tengeren több alkalommal bevetették a szövetséges konvojok ellen, de ezek a küldetések sikertelenül végződtek.³⁹ Végül a Tirpitz tétlenségre lett ítélve, mert a térségben egyre erősödött az angol Home Fleet jelenléte, ezért a németek nem akarták kitenni értékes hajójukat az esetleges veszélyeknek.

A második világháború emlékezete

A brit Admirális nyugalom volt a német hajó jelenléte miatt, ezért több kísérletet tett a veszély elhárítására. 1943 nyarán az Alta-fjordban súlyosan megrongálta a Tirpitzet egy brit minitengeralattjáró-támadás, és a javítások 1944 áprilisáig tartottak.⁴⁰ 1944. szeptember 15-én, egy rajtaütés során az angol légierő váratlan támadást indított a hajó ellen, és olyan súlyos károkat okozott rajta, hogy a legoptimistább becslések alapján is legalább kilenc hónapos javítás várt a Tirpitzre. Végzetes csapást azért nem tudtak mérni a német hajóra, mert az időjárási viszonyok nem voltak megfelelőek. A német óriás napjai ekkorra már meg voltak számlálva. November 12-én indult a végső támadás ellene, harminc Lancaster típusú nehézbombázó részvételével, amelyek nehéz-páncéltörő bombákkal voltak felszerelve. A rövid ideig tartó támadás során több bombatalálat is érte a Tirpitzet, aminek következtében felborult, és a fjord sekély vizébe süllyedt.⁴¹ Ezzel a támadással a szövetségesek végleg szertefoszlatták Németország tengeri hegemoniájának tervét.

Végül, de nem utolsó sorban szólni kell a repülőgép-hordozók egymás elleni csatájáról is. A legjobb és legismertebb példa erre a midway-i csata. 1942-ben a japán flotta döntő csapást akart mérni az amerikai repülőgép-hordozókra, hogy korlátlan légi fölényre tegyen szert a Csendes-óceán térségében, illetve a Midway-szigetek elfoglalásával elhárították volna a Japán elleni közvetlen légitámadás veszélyét is (ld. Doolittle-akció).

A japánok a térségben négy nehéz anyahajóval vonultak fel (Akagi, Kaga, Hiryu, Soryu), velük szemben az amerikaiak a USS Hornetet, a USS Enterprise-t és a USS Yorktownt vetették be. A US Navy minden tekintetben (repülőgépek száma, hadi tapasztalat) hátrányban volt, de a hírszerzésnek köszönhetően sikerült kiiktatnia a meglepetés előnyét.

1942. június 4-én került sor az összecsapásra.⁴² Az amerikaiak, miután felfedezték a japán flottát, támadást indítottak ellene, ám az első és második támadóhullámban semmilyen eredményt nem tudtak elérni, mert a támadóerők szétszóródtak, és a japán légifedezet is erős volt.⁴³ A harmadik hullámban érkező bombázók fordították meg a csata sorsát. Ekkorra ugyanis a japán vadászgépek üzemanyag-feltöltés miatt landoltak az anyahajókon, és lényegében védtelenül hagyták a flottát. Az amerikai bombázók elsődleges célpontjai a japán hordozók voltak. A támadás során a japán zászlóshajó, az Akagi legalább három végzetes bombatalálatot kapott, melyek következtében elsüllyedt. A Kaga fedélzetét négy, a Soryut három találat érte, és ezek is megsemmisültek.⁴⁴ Egyedül a Hiryu menekült meg, teljes sebességgel próbálta elhagyni a csata övezetét. Azonban még aznap felfedezték, és a USS Enterprise fedélzetéről felszálló gépek négy közvetlen találattal elsüllyesztették.⁴⁵

A midway-i csatában Japán elvesztette legerősebb repülőgép-hordozóit, legképzettebb pilótaállományát, és légi fölényét is a Csendes-óceán térségében.⁴⁶ Igaz, hogy a császári haditengerészet rendelkezett még hordozókkal, de azokat már nem tudta eredményesen bevetni, egyrészt a szövetségesek légifőlénye miatt, másrészt pedig egyre nehezebb volt pótolni a veszteségeket, mivel Japán természetes ásványkincsekben szegény, és mindig is függött az importált nyersanyagoktól. A császári flotta végét az 1944 októberében, a Leyte-öbölben lezajlott csata jelentette, ugyanis ekkor elvesztette a még megmaradt flottája jelentős részét is.

A fent bemutatott események bizonyítják, hogy a II. világháború alatt mekkora változás ment végbe a haditengerészeti stratégiában. Az elsődleges csapásmérő fegyver a repülőgép, illetve a repülőgép-hordozó lett. A nagy csatahajók kiszolgáltatottá váltak a légitámadásoknak, ugyanis nem tudták önállóan visszaverni azokat. Ebből következett a csatahajók alkalmazási módjának megváltozása. Elvesztették elsődleges csapásmérő funkciójukat és

új szerepben jelentek meg, mint a hordozók kísérőhajói, vagy partraszállást biztosító és támogató egységek.

Ennek ellenére a II. világháború alatt volt példa még a klasszikus értelemben vett csatahajópárbajra.⁴⁷ Ez felveti azt a kérdést, hogy miért nem vonták ki azonnal a csatahajókat a haditengerészetek kötelékeiből. Ezt a lépést végül is megtették a tengeri nagyhatalmak, de hosszú folyamat volt. A hajóépítésben elsődleges helyet kaptak a hordozók és az azokat védő kísérőhajók, a nagy hadihajók pedig egyre inkább háttérbe szorultak. Ennek ellenére a későbbi háborúkban még feltűntek (lásd az Iowa csatahajó részvételét az 1991-es Öbölháborúban).⁴⁸ Ezt a korszerűsödő elhárító fegyverek tették lehetővé, de természetesen nem tették sebezhetetlenné a csatahajókat.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BAK–CSONKARÉTI–LÉVAY–SÁRHIDAI: *Hadihajók*. Budapest, 1984, Zrínyi Katonai Kiadó.
 GIBBONS, TONY: *Hajók enciklopédiája*. Pécs, 2001, Alexandra Kiadó.
 GRANT, R. G.: *A repülés évszázada*. Budapest, 2003, Magyar Könyvklub.
 HALMOSY DÉNES: *Nemzetközi szerződések*. Budapest, 1983, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
 HOYT, EDWIN P.: *Pearl Harbor*. 1999, Agora Kft.
 HUBACEK, MILOS: *Lángoló óceán*. Budapest, 1978, Kossuth Könyvkiadó–Zrínyi Katonai Könyvkiadó.
 JACKSON, ROBERT: *A II. világháború német haditengerészete*. Debrecen, 2000, Hajja és Fiai Könyvkiadó.
 KEEGAN, JOHN: *A tengeri hadviselés története*. 1998, Corvina Kiadó.
 KENNEDY, LUDOVIC: *Óriások csatája*. Budapest, 1983, Európa Könyvkiadó.
 LORD, WALTER: *Hibetetlen győzelem*. Budapest, 1981, Zrínyi Kiadó.
 MESSENGER, CHARLES: *A háború évszázada*. Világméretű konfliktusok 1900-tól napjainkig. Debrecen 1995, Alexandra Kiadó.
 REGAN, GEOFFREY: *Döntő csaták*. Budapest, 1993.
 SPECTOR, RONALD H.: *Háború a tengereken*. Tengerészek és tengeri csaták a 20. században. Budapest, 2002, Kossuth Kiadó.
 SWEETMAN, JACK: *Admirálisok*. A világtörténelem legkiválóbb tengernagyai (1585–1945). Budapest, 1999, Zrínyi Kiadó.
 WARD, JOHN: *Hadihajók*. Debrecen, 2001, Hajja és Fiai Könyvkiadó Kft.

JEGYZETEK

- ¹ Erről a hajóról nevezik el a dreadnought hajóosztályt.
- ² Sweetman 205–206.
- ³ Keegan 119–122.
- ⁴ 30 380 bruttóregisztertonna vízkiszorítású, fő fegyverzete: 10 darab 343 mm-es, 12 darab 152 mm-es ágyú, legénysége: 1193 fő. Az Iron Duke-ról hajóosztályt neveztek el, melynek tagjai: Iron Duke, Benbow, Emperor of India, Marlborough. Gibbons 326.
- ⁵ 72806 bruttóregisztertonna vízkiszorítású, fő fegyverzete: 19 darab 457 mm-es, 12 darab 152 mm-es ágyú, legénysége 2500 fő. Ward: 71.
- ⁶ Sweetman 216.
- ⁷ Grant 171.
- ⁸ Sweetman 253–254.
- ⁹ Spector 130.
- ¹⁰ Halmosy 186–196.
- ¹¹ A csendes-óceáni harcokban az angol flotta is jelentős erőket – anyahajókat – vonultatott fel, és az erős páncélozásnak köszönhetően kisebb veszteségeket szenvedett el, mint a US

Navy.

- 12 Sweetman 255.
- 13 Home Fleet: Honi Flotta.
- 14 A HMS Argus, HMS Furious és HMS Eagle, de épülőben volt már a HMS Hermes.
- 15 Erre remek példa az 1929-es amerikai tengerészeti hadgyakorlat, melynek során a USS Saratoga váratlan támadást intézhetett a Panama-csatorna ellen, vagy 1932-ben a Saratoga és a Lexington Pearl Harbor elleni sikeres támadása.
- 16 Sweetman 256.
- 17 Keegan 156.
- 18 Spector 146.
- 19 Az első japán hordozókat már épülő hadihajókból építették át: az Akagit csatacirkálóból, a Kagát csatahajóból tervezték át.
- 20 Angol-német flottaegyezmény: 1935. június 18.; londoni flottaszerződés: 1936. március 25.; a tengeri fegyverkezés korlátozásáról szóló angol-német egyezmény: 1937. július 17.; a csatahajók tonnatartalmát szabályozó angol-amerikai-francia szerződés: 1938. június 30.
- 21 Keegan 156.
- 22 Emellett az is befolyásolta a német koncepciót, hogy a flottaépítés kisebb hangsúlyt kapott, mint a légi- és szárazföldi haderő fejlesztése.
- 23 Hubacek 239.
- 24 Jackson 14–15.
- 25 Spector 149–150.
- 26 Sweetman 285–288.
- 27 Kennedy 100–113.
- 28 Oberkommando der Kriegsmarine: a haditengerészet főparancsnoksága Németországban.
- 29 Spector 155.
- 30 Spector 154–164.
- 31 A Földközi-tengeren létfontosságú volt Málta szigete – mint fontos brit légi- és haditengerészeti támaszpont -, mivel erre támaszkodva a britek ellenőrizni tudták a német és olasz hajózási útvonalakat, amelyek Európa és Észak-Afrika között húzódtak.
- 32 1940 augusztusában bocsátották vízre.
- 33 Messenger 265.
- 34 Spector 152–153.
- 35 Sweetman 261.
- 36 Hoyt 181–185.
- 37 Keegan 170–171.
- 38 Spector 170.
- 39 Jackson 45–49.
- 40 Jackson 50.
- 41 Jackson 58–59.
- 42 Spector 181–184.
- 43 Lord 125–143.
- 44 Regan 235.
- 45 Keegan 184–202.
- 46 Messenger 239.
- 47 1940. július 9-én Calabria előtt az angol és az olasz flotta összecsapása, 1941. május 24-én a Hood elsüllyesztése, 1941. május 27-én a Bismarck elsüllyesztése, 1942. november 14-15-én a guadalcanali tengeri csata, 1943. december 26-án a Scharnhorst elsüllyesztése, 1944. október 24-25-én a Surigao-szorosban lezajlott ütközet.
- 48 Messenger 265.